Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3217

Vragen van de leden **Van Helvert** en **Knops** (beiden CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Wintelre is overlast Eindhoven Airport zat»* (ingezonden 25 juni 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) mede namens de Minister van Defensie (ontvangen 31 augustus 2015). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 2929.

Vraag 1
Heeft u kennisgenomen van het bericht «Wintelre is overlast Eindhoven Airport zat»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Bent u op de hoogte van het feit dat de routeoptimalisatie 1B heeft geleid tot meer en intensere overlast in Wintelre?

Antwoord 2
Ik ben er van op de hoogte dat de routeoptimalisatie 1B ertoe heeft geleid dat de inwoners van Wintelre aangeven meer overlast te ervaren van het vliegverkeer. In de aanloop naar de gefaseerde uitbreiding van het civiel luchtverkeer op Eindhoven Airport is veel aandacht besteed aan hinderbeperking, zowel bij de start als bij de landing. Voor vertrekkende vliegtuigen zijn de vertrekroutes geoptimaliseerd om woonkernen zoveel mogelijk te ontzien. Woonkernen geheel mijden is in een dichtbevolkt gebied als Noord-Brabant niet mogelijk; er zullen daarbij altijd keuzes moeten worden gemaakt. Ik sluit niet uit dat zich nieuwe mogelijkheden tot nog verdere optimalisatie voordoen. We zullen daar in ieder geval opnieuw naar kijken. Maar de mogelijkheden tot routeoptimalisatie zijn beperkt. Een routeverandering brengt op de ene plaats verbetering, maar elders juist meer hinder.

[1] Radio EenVandaag, 8 juni 2015 http://binnenland.eenvandaag.nl/radioitems/60017/wintelre_is_overlast_eindhoven_airport_zat

ah-tk-20142015-3217
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

Vraag 3
Is het u bekend dat door het feit dat piloten regelmatig het uiterste van de noordelijke brandbreedtegrens van de vliegroute (ofwel uiterste binnenbocht) opzoeken, de overlast groot is en dat vliegtuigen daardoor op tussen de 300 en 500 meter hoogte over het dorp vliegen?

Antwoord 3
Vliegroutes worden op de kaart aangegeven met een lijn. In werkelijkheid volgen niet alle vliegtuigen precies die lijn, maar is er een zekere spreiding die mede afhankelijk is van het vliegtuigtype en van de weersomstandigheden, in het bijzonder de wind. Daarom kennen alle vliegroutes noodzakelijkerwijs een bandbreedte, die niet zomaar kan worden verkleind. Wel is het zo dat in de werkgroep Hinderbeperking van de Alderstafel Eindhoven door partijen nadere afspraken worden gemaakt over «optimale» corridors (breed boven dunbevolkt gebied, smal tussen twee dorpskernen door). Hierbij zal tevens aandacht worden geschonken aan de wijze waarop aan de implementatie en de naleving van deze afspraken zo effectief mogelijk invulling kan worden gegeven.

Vraag 4
Is het mogelijk om in gesprek te gaan met betrokkenen om te bewerkstelligen dat route 1B wordt gevlogen en dat alleen van de zuidelijke bandbreedte (buitenbocht) gebruik wordt gemaakt?

Antwoord 4
Zie antwoord op vraag 3.

Vraag 5
Is door het feit dat de vliegtuigen zo laag over Wintelre vliegen, hier het gevaar van fijnstof groter dan elders? Wordt dit gemeten? Zijn de resultaten hiervan beschikbaar?

Antwoord 5
Door het RIVM worden er metingen in en rond Eindhoven uitgevoerd via het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML). Bij het bepalen van de luchtkwaliteit wordt onder andere gekeken naar de concentraties fijnstof. Het LML wordt door het RIVM beheerd in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. De resultaten hiervan zijn beschikbaar via www.lml.rivm.nl. Het LML laat geen stijging zien ten aanzien van de concentraties fijnstof als gevolg van de nieuwe vertrekroute 1B. Deze uitkomst past bij het beeld dat uit diverse onderzoeken naar voren komt, namelijk dat het effect van luchtvaart op de concentraties fijnstof in de lucht zeer beperkt is.
Daarnaast wordt in en rondom Eindhoven de luchtkwaliteit op meerdere locaties gemeten door middel van het lokale Innovatief Luchtmeetsysteem AiREAS. Ook hier wordt onder andere gekeken naar concentraties fijnstof. Er bevinden zich ook meetpunten rondom de luchthaven. Deze staan niet in de vliegrichting opgesteld, maar staan haaks op de start- en landingsbaan. De resultaten komen later dit jaar beschikbaar via www.aireas.com.

Vraag 6
Hoeveel geluidmeetpalen staan er in de omgeving van Eindhoven Airport? Hoeveel daarvan staan er in (de buurt van) Wintelre?

Antwoord 6
In de omgeving van Eindhoven Airport staan 15 vaste geluidmeetpalen. Het gaat hierbij om 9 geluidmeetpalen van Eindhoven Airport, 3 palen van de gemeente Best en 3 palen van de gemeente Eindhoven. Daarnaast heeft Eindhoven Airport 1 mobiele meetpost beschikbaar. Van de vaste geluidmeetpalen staat er 1 in de buurt van Wintelre. Ten aanzien van de mobiele meetpost is een afspraak gemaakt om die in de omgeving van Wintelre (onder de nieuwe vertrekroute 1B) in te zetten. De voorbereidingen zijn erop gericht om deze nog voor 1 oktober 2015 in (de buurt van) Wintelre te plaatsen, aanvullend op de geluidmeetpaal die daar reeds aanwezig is.

Vraag 7
Wat zijn de meetresultaten over de afgelopen drie jaren? Kunnen die ter beschikking worden gesteld aan geïnteresseerden?

Antwoord 7
Naar aanleiding van de toename in de ervaren overlast in Wintelre door de nieuwe vertrekroute 1B wordt door de Werkgroep Leefbaarheid (van de Alderstafel) op initiatief van de gemeente Eindhoven een eerste analyse uitgevoerd van de meetgegevens van het aanwezige geluidmeetpunt in de buurt van Wintelre vanaf januari 2014 tot april 2015. Deze analyse laat lagere geluidwaarden zien dan voor invoering van vertrekroute 1B.
Van de 15 vaste geluidmeetpalen in de omgeving van Eindhoven Airport zijn de 9 palen van Eindhoven Airport gekoppeld aan het registratiesysteem Airport Noise and Operations Monitoring System (ANOMS), wat betekent dat de geluidmeetpalen dagelijks gegevens naar ANOMS sturen om daarna gelinkt te worden met de vluchtgegevens van het civiele verkeer. Doel van het ANOMS is om te kunnen vaststellen wat de daadwerkelijk gevlogen routes en de daarbij behorende hoogte zijn, zodat de woonkernen met het oog op hinderbeperking zoveel mogelijk worden gemeden. Het ANOMS is door middel van Web Trak gekoppeld aan de website samenopdehoogte.nl.
Ten aanzien van de beschikbaarheid van de meetresultaten over de afgelopen drie jaren kan ik u melden dat via de website www.samenopdehoogte.nl op basis van historische data overzichten kunnen worden samengesteld van de geluidhinder die vanaf 2013 is geregistreerd door de geluidmeetpalen die aan ANOMS gekoppeld zijn. Daarnaast wordt voor deze meetdata momenteel nog bekeken hoe deze ook nog op andere wijze toegankelijk kan worden gemaakt.
De meetdata van de 3 meetpunten in Best zijn voor de periode februari 2012 – februari 2014 geanalyseerd en gerapporteerd. Deze zijn beschikbaar via http://www.gemeentebest.nl/data/downloadables/4/6/9/2/rapport-geluidmeetnet.pdf. De meetdata van de 3 meetpunten van de gemeente Eindhoven komen later dit jaar beschikbaar.

Vraag 8
Deelt u de mening dat het zinvol is om meer meetpalen te plaatsen in de buurt van Wintelre, omdat dit dorp door de nieuwe vliegroute meer en intensere overlast heeft?

Antwoord 8
Zoals ik bij de beantwoording van vraag 7 heb aangegeven, worden er reeds stappen gezet om nog voor 1 oktober 2015 een tweede geluidmeetpunt te plaatsen in (de buurt van) Wintelre.

Vraag 9
Wanneer wordt de nieuwe vliegroute 1B geëvalueerd? Wordt de cumulatieve hinderbeleving voor Wintelre als gevolg van civiel en militair luchtverkeer en proefdraaien van motoren op Eindhoven Airport meegenomen?

Antwoord 9
De wijze waarop en de termijn waarbinnen de nieuwe vliegroute 1B wordt geëvalueerd is momenteel nog onderwerp van gesprek. Hierbij zal ook de cumulatieve hinderbeleving in Wintelre worden betrokken. In de regel kan worden gesteld dat nieuw ingevoerde hinder beperkende maatregelen pas kunnen worden geëvalueerd nadat ze een jaar zijn toegepast. Dan kunnen verschillende weersinvloeden en het hoog- en laagseizoen van vliegmaatschappijen in de evaluatie worden betrokken.

Vraag 10
Is het op basis van artikel 350 van het verdrag van Lissabon mogelijk om via de Benelux afspraken te maken over een Single Sky met België (vooruitlopende op de Single European Sky (SES)), waardoor vertrekkende vliegtuigen naar het zuiden en het westen in een rechte lijn kunnen opstijgen en ter hoogte van de E34 de landsgrens kunnen passeren?

Antwoord 10
De eventuele afspraken over een vliegroute tussen Nederland en België behoeven geen rechtsbasis in artikel 350 van het Lissabon Verdrag. Deze afspraken kunnen reeds worden gemaakt op grond van de soevereiniteit van Nederland en België over hun eigen luchtruim, waarbij een eventuele gezamenlijke oplossing (vliegroute) door beide landen aan weerszijden van de grens wordt geïmplementeerd. In aanvulling hierop moeten de betrokken luchtverkeersleidingsorganisaties procedures afspreken voor het gebruik van deze vliegroute. In de praktijk worden afspraken over luchtruimindeling of vliegroutes voor vliegvelden nabij landsgrenzen al jarenlang gemaakt tussen buurlanden en hun respectieve luchtverkeersleidingsorganisaties.

Vraag 11
Bent u bereid om op basis van artikel 350 van het verdrag van Lissabon de mogelijkheden voor vertrekkende vluchten vanuit Eindhoven vooruitlopen op SES reeds te verkennen en op te pakken in het belang van omwonenden van Eindhoven Airport?

Antwoord 11
Zoals in het antwoord op vraag 10 is aangegeven, behoeven dergelijke afspraken geen rechtsbasis in artikel 350 van het Lissabon Verdrag. Er zijn op dit moment reeds afspraken tussen de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA), de Belgische militaire luchtverkeersleiding (Belga Radar) en Belgische civiele luchtverkeersleiding (Belgocontrol) over het gebruik van het Belgische luchtruim. Op basis van deze afspraken wordt er reeds op ad hoc basis gebruik gemaakt van het Belgische luchtruim door vertrekkend verkeer in zuidelijke richting vanaf Eindhoven Airport. In overleg met België zal worden nagegaan of dit gebruik kan worden geïntensiveerd. Hierbij zal ook nadrukkelijk worden gekeken naar welke verschuiving in hinderbeleving hiervan het gevolg zal zijn voor andere woonkernen. Een wijziging van de route brengt op de ene plaats verbetering, maar zorgt elders juist voor meer hinder. Dit vergt een zorgvuldige afweging, die in overleg met de partijen aan de Tafel zal worden gemaakt.

Vraag 12
Acht u een compensatiefonds, zoals dat bestaat voor Schiphol en zoals dit besproken wordt voor de NAVO-basis in Geilenkirchen (Onderbanken), een optie voor Eindhoven Airport?

Antwoord 12
De instelling van een dergelijk fonds is een van de aanbevelingen die naar voren is gekomen bij de evaluatie van de eerste fase van de ontwikkeling van Eindhoven Airport en het advies van de heer Alders voor de tweede fase, welke ik op 21 juli jongstleden aan uw Kamer (Tweede Kamer, vergaderjaar 2014–2015, 31 936, nr. 291) ter kennisneming heb aangeboden. Begin september kom ik, mede namens de Minister van Defensie, met een inhoudelijke reactie op de evaluatie en het advies. Ik zal hierin dan tevens mijn standpunt ten aanzien van het instellen van een leefbaarheidsfonds opnemen.